Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 4. d. 1 lutego 1922 r.

10.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 13/I 1922 r. № IV 68/17 w sprawie sporządzania i przedkładania wykazów opóźnień pociągów.

Celem umożliwienia kontroli biegu pociągów i przeciwdziałania ich opóźnieniom, polecam Dyrekcjom dokładne rejestrowanie opóźnień pociągów, ustalanie powodów opóźnień i przedkładanie do M. K. Ż. począwszy od 1 lutego 1922 r. dziesięciodniowych wykazów za ubiegłą dekadę według wzoru A dla pociągów pasażerskich (pospiesznych, osobowych, mieszanych) i wzoru B dla pociągów towarowych (pospieszno-towarowych i towarowych zwykłych).

Wykazy A należy sporządzać dla każdej linji oddzielnie i oddzielnie dla pociągów nieparzystych i parzystych. Dla oznaczenia linji w wykazie miarodajnym jest podział linji zastosowany w służbowym planie jazdy, wobec czego pociągi pasażerskie przebiegające pod tym samym numerem kilka linji, będą wzięte do wykazu każdej z tych linji odnośnie do biegu na niej. W wykazy należy brać numery wszystkich pociągów pasażerskich, zawartych w planie jazdy w porządku numeracji, uwidoczniając przy każdym numerze w rubryce 1 ile razy kursował w okresie sprawozdawczym. Pociągi tego samego numeru należy wykazywać bezpośrednio po sobie tyle razy, ile razy były w tym okresie spóźnione, rozróżniając je tylko datą w rubryce 3. Jeżeli pociąg tego samego numeru w okresie sprawozdawczym opóźnień wogóle nie miał, należy wykazać jego numer tylko raz, a wykropkować rubryki od 3 do 11.

Za stację początkową (rubr. 4) należy uważać tę stację, na której pociąg swój bieg rozpoczął, a za końcową (rubr. 11) tę, na której pociąg w tym samym lub częściowo zmienionym składzie swój bieg zakończył. Odnośnie do pociągów przechodzących z zagranicy lub zagranicę Państwa, należy uważać stację pograniczną za początkową, względnie końcową. Stacje zdawcze pomiędzy Dyrekcjami są stacjami początkowemi, względnie końcowemi tylko wówczas, gdy pociąg na tych stacjach bieg swój rozpoczyna względnie kończy, w innym wypadku uważa się je za stacje węzłowe.

Tylko w rubrykach 13, 15 i 16 należy wskazać nazwę stacji na której opóźnienie się zdarzyło, natomiast w rubrykach 22, 23, 24, 25, 29, 30 i 31 należy się ograniczyć tylko do wskazania ilości wypadków i sumy minut spóźnień powstałych z jednej i tej samej przyczyny. Pozatem sposób wypełniania wykazu wynika z napisów nagłówków rubryk.

Parowozy dla pociągów pasażerskich winny być zasadniczo bezwarunkowo na czas dostarczane. Ze względu jednak na chwilową sytuację parowozową, wzięto w wykaz rubrykę 31 przyczem M. K. Ż. daje wyraz zapatrywaniu, że rubryka ta ulegnie w niedalekiej przyszłości skasowaniu.

Dla należytego sporządzenia wykazów zaleca się Dyrekcjom stosowanie wykazów (arkuszy) pomocniczych.

Sporządzanie wykazu B nie wymaga objaśnień gdyż sposób wypełniania rubryk wynika jasno z ich nagłówków.

Dyrekcje zarządzą, aby na stacjach, na których się zmienia dzienniki jazdy, wpisano bezwarunkowo w nowym dzienniku jazdy czas przyjazdu danego pociągu do tej stacji i będą ścisłego wykonania tego przepisu przestrzegały, gdyż bez tego — w szczególności wykaz A — nie mógłby być wypełniony zgodnie z rozporządzeniem.

Wykazy za ubiegłą dekadę winno się zestawiać do dnia 10, 20 i ostatniego każdego miesiąca i przedkładać w ciągu następnych 10 dni do Ministerstwa Kolei Żelaznych tak, aby weszły najpóźniej dnia 20, ostatniego i 10 każdego miesiąca.

W końcu polecam Dyrekcjom ścisłą kontrolę dzienników jazdy, szczegółowe zbadanie przyczyn opóźnień pociągów, zwłaszcza częściej się powtarzających, usuwanie przyczyn, a o ileby to nie było w zakresie działania Dyrekcji, zwracanie się o to do władz odnośnych.

Wszelkie dotychczasowe zarządzenia odnoszące się do sporządzania i przedkładania wykazów opóźnień pociągów znosi się z dniem 31 stycznia 1922 r.

Minister:
(—) *Sikorski*

11.

OGÓLNE ZASADY

premjowania na kolejach żelaznych państwowych, zatwierdzone d. 5 stycznia 1922 r. № VI/14878/26.

Art. 1. Premjowanie ma na celu oszczędne wydatkowanie materjałów i uzyskanie jaknajlepszych wyników pracy w różnych dziedzinach gospodarki kolejowej.

Art. 2. Premje wydaje się pracownikom za osiągnięte przez nich dodatnie wyniki, mianowicie za oszczędność lub zyski w odnośnych działach gospodarki kolejowej.

Art. 3. Z samej istoty premjowania wynika, że nie może być ona stosowana wstecz przed datą ogłoszenia.

Art 4. Premjowanie odbywa się według przepisów i w ustanowionych dla każdej premji granicach.

Udział w premji biorą tylko ci pracownicy, którzy mają możność bezpośredniego rzeczywistego wpływu na wyniki gospodarki kolejowej będące objektem premjowania.

Art. 5. Wprowadzenie przez Dyrekcje premjowań wymaga zatwierdzenia przez M. K. Ż.

Art. 6. Dla uzyskania zatwierdzenia na poszczególne premjowanie Dyrekcja składa:

1) wyczerpujące uzasadnienie, wykazujące korzyści wprowadzenia premji,
2) projekt przepisów premjowania zgodny z niniejszemi zasadami ogólnemi,
3) wniosek co do wysokości normy mającej służyć za podstawę do wypłacania premji, i
4) ilościowy wykaz pracowników, według stanowisk, którzy mają brać udział w premjowaniu i projekt podziału pomiędzy nich oczekiwanej premji.

Art. 7. Premjowanie poszczególne nie może być zawieszone bez zezwolenia M. K. Z.

Gdyby premjowanie dawało wyniki niekorzystne lub szkodliwe, to Dyrekcja powinna niezwłocznie postawić wniosek o zawieszeniu premji.

Art. 8. M. K. Ż. zatwierdza normy, mające służyć do obliczania premji w danym okresie czasu. Zatwierdzone w ten sposób normy muszą być uważane przez Dyrekcje za najwyższe dozwolone.

Art. 9. Potrącenia za ujemny wynik obliczają się według tych samych wysokości, co premje. Potrącenia te będą dokonywane z przypadających danemu pracownikowi premji.

W razach, kiedy powód do potrącenia wynika z przyczyn jawnie od pracownika niezależnych, potrącenie może być, po każdorazowem rozważeniu, zaniechane.

Przepisy przejściowe.

P. 1. W myśl art. 5 i 6 „ogólnych zasad premjowania" wszystkie stosowane w Dyrekcjach do dnia wydania „ogólnych zasad" przepisy premjowe mają być przez Dyrekcje przejrzane i po uzgodnieniu z „ogólnemi zasadami" przedstawione do M. K. Ż. do zatwierdzenia, do dnia 1 lutego 1922 r. wraz z danemi, o których mowa w art. 6 pp. 1, 3 i 4 i z sprawozdaniem o wynikach premjowania za czas ubiegły.

P. 2. Ważność przepisów premjowych dotychczasowych upływa dnia 1 marca 1922 r. Od tego czasu obowiązują tylko przepisy zatwierdzone przez M. K. Z. w myśl art. 5.

P. 3. Telegram M. K. Ż. № 767 z dnia 28/VI r. ub. wstrzymujący wypłatę premji w centrali Dyrekcji pozostaje w mocy do czasu zatwierdzenia nowych przepisów.

Minister:
(—) *Sikorski*

ZAWIADOMIENIA.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Minister Kolei Żelaznych rozporządzeniem z dnia 21 grudnia 1921 r. przeniósł starszego referenta M. K. Ż Gabrjela Kowalskiego z Dep. Administracyjnego do Wydziału Sanitarnego, powierzając mu stałe zastępstwo Naczelnika Wydziału w sprawach administracyjnych.

Jako zastępcę Naczelnika dla spraw sanitarnych i lekarskich w tymże Wydziale wyznaczył Minister Kolei Żelaznych starszego referenta M. K. Ż. D-ra Adama Leszczyńskiego.

L. Pr. 3840 21.

(Dopełnienie).

WYKAZ

Instrukcji i Przepisów, wydanych przez M. K. Ż. ogłoszonych w № 34 Dzien. Urzędow. M. K. Ż. z 1921 r.

Znak i № porz.	PRZEDMIOT	Zatwierdzone przez	Opublikowano gdzie i kiedy	Rodzaj wydania	UWAGI
M	**Departament Mechaniczny i Zasobów.**				
21	Przepisy dla skrajni taboru normalnotorowego.	M. K. Ż. 9/XII 1920	Dz. Urz. № 1 1921	druk	
22	Przepisy o znakowaniu zewnętrznem wagonów.	M. K. Ż. 8/III 1921		druk	
23	Instrukcja o zaworach bezpieczeństwa systemu „Coale".	M. K. Ż. 12/I 1921		druk lit.	
24	Instrukcja o normalnym sprzęgu i wzmocnionem urządzeniu cięgłowem wagonowem.	M. K. Ż. 29/V 1921		druk lit.	
25	Instrukcja o normalnych rysunkach zamówczych.	M. K. Ż. 27/VI 1921		druk lit.	
26	Przepisy dotyczące odbioru materjałów do budowy i naprawy taboru kolejowego	M. K. Ż 20/VII 1921			
27	Tabliczki i napisy na parowozach i tendrach (instrukcja).	M. K. Ż 6/V 1921		druk lit.	
H	**Departament Przewozowo Taryfowy.**				
5	Taryfa osobowa i bagażowa.	M. K. Ż. 20/X 1921	Dz. U. R. P. № 97 1921	broszura	

W Dyrekcjach Kolei Państwowych:

Mianowania:

Wachter Zygmunt — kontrolerem ruchu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.
L. I. 16154/3/21.

Inż. Niewiadomski Marjan, zastępca naczelnika wydziału drogowego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie — naczelnikiem wydziału drogowego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.
L. I. 248/3/22.

Przeniesienia na emeryturę:

Florek Stanisław, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Inż. Trzciński Józef, radca kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Inż. Wrzesiński Juljusz, radca kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Kopietz Jan, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Męciński Eugenjusz, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Świętek Jan, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Dynowski Jan, radca kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Rotter Alfred, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Micoch Jan, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.

Rogoziński Ernest, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Kraków, z dniem 1 marca 1922 r.
L. I 16818/3/21.

Zwolnienia:

Inż. Walkiewicz Bolesław, naczelnik wydziału technicznego Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych z dn. 1 stycznia 1922 r. na własną prośbę.
№ I. 16724/3/21.

KONKURSY:

na posadę naczelnika działu architektury w Wydziale Drogowym w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie z uposażeniem według 4 stopnia płacy pracowników kolejowych.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa samodzielna praktyka zawodowa budowlano-architektoniczna w dziale eksploatacji dróg żelaznych.

Podania wraz z przedstawieniem dotychczasowego zajęcia i odpisami dyplomu, metryki urodzenia i świadectw z poprzedniej służby nadsyłać należy do dnia 25 lutego 1922 r.
L. I. 12803/3/21.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 16454